

FEJÉR LÁSZLÓ*

Vízmérnökök a szabadságharcban

Azt hiszem, eléggé közismert a széles nagyközönség előtt, milyen szerepet vittek a magyar reformkor szellemi kibontakoztatásában a reformpolitikuskok, költők, írók, a jogvégezett ifjúság, az öntudatos középnemesség és a maroknyi polgárság. Talán történetírásunk is kevesebb figyelmet szentel annak – hiszen a történészek végtére is a humán értelmiség apologetái –, hogy ebben a reformpezsgésben milyen háttérszerepet játszottak a mérnökök, valamint a természettudományok képviselői és művelői. Ahogy sok szó esik a 150 éves évforduló kapcsán – egyébiránt joggal – a Pilvax kávéházról, **Jellasics**ról (a gyáváról), **Kossuth** és **Görgei** szembenállásáról, a diadalmas tavaszi hadjáratról, az aradi tizenháromról stb. – úgy szót érdemelnek azok is, akik műszakiak, mérnökök lévén, a lelkesedés mellett a számok nyelvére is le tudták fordítani egy harcban álló hadsereg ellátási szükségleteit, műszaki feladatait. A honvédseregnek nagy szüksége volt műszakilag képzett emberekre, akik esetenként nemcsak rohamozni tudtak, hanem tüzerként ballisztikai számításokat is elvégeztek, ha kellett, vagy tudták, miként kell olyan töltést építeni, amely nem a folyóvíztől, hanem sáncként az ellenséges fegyverek tüzétől védte meg a honvédeket.

Tekintsék tehát, tisztelt Hölgyeim és Uraim ezt az előadást egy főhajtásnak a magyar nép szabadságharca sikeréért küzdő műszakiak emléke előtt, még akkor is, ha nem tudunk valamennyiükről név szerint megemlékezni, s csak néhányuk sorsát idézzük fel pillanatokra.

Előljáróban még egy-két szót arról, kiket is tekinthetünk ebben a korban vízmérnököknek. Mérnököket 1782-től képeztek a pesti egyetem Mérnöki Intézetében, az Institutum Geometricum-ban. Az itt végzett hallgatók általános mérnöki képesítést kaptak, s ennek birtokában léphettek állami szolgálatba, vagy vállalhattak vármegyei, esetleg uradalmi mérnöki állást. Sokak előtt az 1840-es évektől megnyílt a társulati mérnöki pálya is, szoros összefüggésben a Tisza-szabályozás megindulásával. Tehát az Institutum közel 70 éves fennállása alatt végzett mintegy 1300 mérnök között szép számmal léteztek vízmérnökök, de az ilyen néven nevezhető műszakiak nemcsak a vizek dolgával bíbelődtek, hanem ők voltak azok, akik a vasútépítési terveket készítették és a pályaépítési földmunkákat irányították, a birtokokat felmérték, utakat terveztek és építettek stb. Aki az egyik nap vízépítő volt, holnap talán a vasutakhoz szegődött el és fordítva. Az említett 1300 fő közül hozzávetőlegesen 600-an lehettek olyan életkorban, hogy 1848-ban beállhassanak katonának. Persze jól tudjuk, hogy ennek csak a töredéke volt valóban a honvédsereg tagja, tehát körül-

* Vízügyi Múzeum, Levéltár és Könyvgyűjtemény, 1054 Budapest, Alkotmány utca 27.

belül 100–120 fő. **Bona Gábor** kitűnő könyveiben^{1,2} – amelyekben századostól felfelé megadja valamennyi honvédtiszt életrajzát. (62 személyről tudjuk, hogy mérnöki végzettséggel bírt. Az alacsonyabb rendfokozatúak még körülbelül ugyanannyian lehettek.) Az viszont a becslés műfajának végképp a felső foka, hogy megállapítsuk, a századnyi mérnökből hányan voltak azok, akik vízimunkáknál is dolgoztak, tehát kifejezetten vízmérnöknek tekinthetők. De nem is ez az izgalmas, hiszen közelebb jutunk az előadás tárgyához, ha bizonyos típusokat emelünk ki közülük, s az ő sorsukat érintve adunk képet mérnökeinknek a szabadságharc viszonyai közötti cselekvési lehetőségeiről.

Vidéken dolgozó mérnökeink egy részét nyilván váratlanul érte a forradalom kitörésének – a mai viszonyokhoz képest lassan terjedő – híre, s megpróbálták hivatali helyükön maradni, amíg csak lehetett, mások pedig már a fegyveres konfliktus jelentkezésének első napjaiban, tehát 1848 nyarának végén felcsaptak katonának. Ismét mások a felelős magyar kormányzat különböző posztjain állva vettek részt a szabadságharc eseményeiben. Ez utóbbiak egyik jellegzetes alakja volt **Hieronymi Ottó Ferenc** (1803–1850). Hősünk 1823-ban szerezte mérnöki diplomáját a pesti egyetemen. Rövidesen állami szolgálatba lépve **Vásárhelyi Pál** munkatársa lett a Duna-mappációnál. A munkában igen kitűntethette magát, mert amikor Vásárhelyi az 1830-as évek elején megbízást kapott az Al-Duna-szabályozási tervek elkészítésére, majd a munkálatok vezetésére, a Helytartótanács Hieronymit nevezte ki Vásárhelyi utódjának a dunai térképészet élére. Az itteni munkák befejeztével az 1840-es évek első felében Hieronymi a Pozsony–nagyyszombati vasút terveit készítette el és a kivitelezési munkákat irányította. Amikor 1848-ban megalakult az első felelős magyar minisztérium, akkor a közmunka és közlekedési miniszter, **Széchenyi István** gróf megbízta Hieronymit több alföldi vasútvonal előzetes felmérési munkáival. A békés tervezgetésnek azonban nem sok idő adatott, s a fegyveres szabadságharc kezdetekor, a visszavonult Széchenyi helyett intézkedő minisztériumi osztályfőnök, **Kovács Lajos** Hieronymit a hadsereghez küldte. Hősünk a Nagyszombat irányából támadó osztrák sereg előrenyomulását megakadályozandó a felvidéki Fehér-Kárpátok legfontosabb hágójának számító nádasi szoros műszaki elzárását kapta feladatául. A munka elvégzése után továbbra is a közlekedési minisztérium állományában végezte munkáját, amely azonban az egyre komolyodó hadi helyzet folytán az ország háborús helyzetével összefüggő feladatokat jelentett – jóllehet Hieronymi nem volt hadmérnökként a magyar honvédség állományába sorolva. Az összeomlás után őt is letartóztatták és a rosszhírű pesti Újépületben tartották fogva. A börtönben megbetegedett 47 éves mérnököt hiába engedték ki néhány hónap elteltével, az ezt követő újabb kihallgatások és beidézésék végleg megtörték állóképességét és testileg, lelkileg meggyötörve 1850 tavaszán elhunyt.³

Nem sokban különbözött a sorsa **Petzelt Józsefnek** (1805–1850) sem. Az Institutum Geometricum kiváló vízépítéstan tanáráról, akinek az 1840-es évek közepén leadott egyetemi előadásaiból szerkesztették tanítványai az első magyar nyelvű vízrajzi tankönyvet – nos a professzor úrról az a hír járta, hogy a viharos márciusi napok után önvédelmi polgárőr csapatot szervezett a mérnökhallgatókból és azokkal rendszeresen gyakorlatozott. Az ő esetében nemcsak egy hazafi lelkes katonáskodásáról van szó, hiszen a pesti egyetem mérnöki karán végzett tudós tanár valamikor a császári és királyi armádia gyalogsági főhadnagya is volt. 1848 nyarán a pesti nemzetőri tüzérség szervezője volt, majd ütegparancsnokként részt vett a **Jellasics** elleni harcokban. Ugyanazon esztendő decemberében már alezredesi rendfokozattal a Hadi Főtanoda aligazgatója volt. A világosi fegyverletétel után az aradi várórséggel együtt adta meg magát. Fogságba vetették, ahonnan a következő esztendőben szabadult ki, de tanári állását nem kapta vissza, s hamarosan meg is halt. Mindössze 45 éves korában.⁴

Következő hősünk – a fiatal professzor még fiatalabb tanítványa – a márciusi ifjak korosztályába tartozott. A később nagy ívű mérnöki pályát befutott **Péchy József** (1827–1902) a márciusi napokban még mint műegyetemista beállt a polgárőrök közé. Mindenféle szedett-vedett fegyverrel látták el őket és kiküldték őket cirkálni a városba. Emlékei szerint soha, semmiféle kihágásra nem akadtak. Az emelkedett hangulat mintha kiölte volna az emberekből a nemtelen gondolatokat. Visszaemlékezéseiben ő is megemlítette, hogy a műegyetemistákból Petzelt József professzor egy mér-

nők csapatot szervezett. Hogy azután miért nem lett belőlük külön alakulat, azt egyelőre nem sikerült kideríteni. Legtöbbjük a tüzéséghez került. Péch József egyrészt rövidlátása, másrészt szerénysége miatt nem tartott velük, úgy ítélte, hogy nem tud majd megfelelni az ottani feladatoknak. Helyette többedmagával egyszerű honvédnak jelentkezett a gyalogsághoz. Kezdetben nem is nagyon vizsgálták meg őket a katonaeorvosok, csak később – a tömeges jelentkezések idején vezették be az egészségügyi vizsgálatot.⁵

Péch József 1849 nyarán szerzett sebesülésének köszönhetően került el, hogy a szabadságharc bukása után besorozzák az osztrák ármádiába. Így felgyógyulása után újra beiratkozhatott a József Ipartanodába és 1853-ban megkapta mérnöki oklevelét. Péch József a múlt század 80-as éveiben a magyar vízrajzi szolgálat megszervezője, a hidrológiai kutatások egyik úttörője volt.⁶

Ha már a korábbiakban említettük a társulati mérnököket mint a Tisza-szabályozás korának jellegzetes műszaki képviselőit, akkor engedjük a közelünkbe **Képesy Józsefet** (1818–1876), aki a márciusi napokban alig töltötte be 30. életévét, s akit munkája a bácskai vidékre szólított. A Tisza-szabályozási osztálymérnök körül 1848 nyarának elején mozdult meg az addig álmossá váló alföldi vidék. A bánáti és bánági vízszabályozások későbbi nagynevű irányítója 1848. június 9-én így írt állomáshelyéről, Ó-Kanizsáról a közmunka és közlekedési miniszternek, gróf Széchenyi István-nak: „Kegyelmes Úr! A Bácsi Tisza-szabályozási társulat nincs többé! A naponta dühösebb illir mozgalmak a békés polgárok nyugalma végekéig feldúlták. A mindég lelkiületet s tevékenységet tanúsító Társulati választmány nem működik – s mindenki inkább családja elrendezése, mint a köz ügyek teendőiről gondoskodik. Győry János társulati másodelnök körünkből – mint kijelenté – végekéig eltávozik, Igazgató Manojlovits Lázár Úr lakát oda hagyva – futásban keres menedéket. A társulati pénztárban több hónap óta semmi pénz nem létezik – valamint a Bácsi Kerületi pénztárt az ott nagyobb számmal szállásoló katonaság kiűrité. A technikai személyzet fizetése s havi díja már harmadik hónapban, valamint több hivatalos utazási költségem ki nem szolgáltatik, illy pangó tevékenlen és napi szükségünket küzdő állapotban mindenkitől elhagyatva tengünk Ó-Kanizsán.”⁷

A levélből nem derül ki, de Képesy maga is családja mentésével van elfoglalva, hiszen két gyermekét és várandós feleségét szülővárosába, Orosházára menekíti a délvidéki szerb zavargások elől. Amikor a hadiesemények stabilizálják a városka helyzetét, Képesyt az ottani forradalmi törvényszék jegyzőjévé választják, amit azután a szabadságharc bukását követően felrónak neki. Többi társához képest viszonylag olcsón megússza a forradalmi kalandot, segédmérnökké fokozzák le és másfél esztendeig a galíciai útépitéseknél dolgoztatják.⁸ Ez utóbbi enyhe ítélet megerősítheti bennünk azt a feltételezést, hogy az ó-kanizsai forradalmi törvényszék – baljós neve ellenére – nem a forradalmi terror véres ökle volt.

Ha már a társulatokat megemlítettem, nem hagyhatom ki a történetből a Tiszavölgyi Társulat esetét, amelynek vezetői látván, hogy az ármentesítési munkákat a kialakult helyzetben folytatni nem tudják – hazafias lelkesedésükben a rendelkezésükre álló 60 000 forintot a pesti fegyvergyár céljaira ajánlották fel. Tekintettel arra, hogy az említett összeget a tiszai töltések építésére bécsi bankárok adták kölcsön, a szabadságharc bukása után a pénzt irgalom nélkül bevasalták az érdekelteken.

A következő mérnök, akiről megemlékezünk igazi katonai karriert futott be, jóllehet jámbor civilként kezdte pályafutását 1836-ban a Bega-csatorna szabályozásánál. **Asbóth Sándor** (1811–1868) a bánáti harcok kitörése után jelentkezett a honvédségbe, ahol decemberben már mérnökkari századosként találkozunk vele **Vetter** tábornok seregében. 1849 tavaszán részt vett a kápolnai, nagysallói ütközetekben, majd őrnagyként Kossuth katonai irodájának lett vezetője. Augusztus 11-én Kossuthal együtt menekült Aradról Törökországba. Későbbi pályafutása során Amerikában egy ideig mérnökként dolgozott, majd a polgárháborúban az északiak egyik tábornoka lett. Mint az Egyesült Államok argentinai nagykövete halt meg alig 56 éves korában Buenos Airesben.⁹

Asbóth Sándor kapcsán kell szót ejteni arról is, hogy a szabadságharc bukása után igen sokan emigráltak, mert tartottak a megtorlástól. Egyesek új hazájukban tökéletesen beilleszkedtek, s amikor már lehetett, sem tértek vissza szülőföldjükre.

Ezt az emigrációs veszteséget még soha senki nem vette számba, pedig a menekülők között nyilván a tetterősebbek, esetenként tehetségesebbek alkothatták a többséget, s akiknek munkájára,

haladó felfogására a későbbiekben is nagy szüksége lett volna az országnak. Mindez persze egyáltalán nem jelenti azt, hogy aki itthon maradt, netán a szabadságharc küzdelmeiben sem vett részt, az kötelezően hazafiatlan, „svargelb” érzelmű tehetségtelen mérnök lett volna.

A forradalom és szabadságharc küzdelmeitől távol maradók közé tartozik például **Bodoky Károly** (1814–1868), a Körös–Berettyó-völgy szabályozásának kimagasló alakja, aki annyit tett hazájáért és szűkebb Békés-vármegyei pátriájáért, mint kevesen. Ugyanakkor kétségtelen, hogy őt például igazoltnak tekintette a bukás után berendezkedő abszolutista kormányzat, s nem vesztette el főmérnöki állását sem.¹⁰

Nem lehet a szabadságharc mérnökeiről beszélni úgy, hogy **Mihálik Jánosról** (1818–1892) ne essék szó. Az 1818-ban született Mihálik előbb a hainburgi mérnökkari katonaiskolát végezte el, s már hadnagy volt, amikor a pesti egyetemen is mérnöki oklevelet szerzett. Ekkor kilépett a császári seregből és a Ferenc-csatorna építkezéseinek szerzett munkát. 1848 nyarán az elsők között jelentkezett a honvédseregbe, ahol mérnökszázadosként **Vécsey** tábornokhoz osztották be. Elsősorban az erődítési munkálatokban jeleskedett Komárom, Tokaj és Nagyvárad térségében. 1849-ben már ezredes és Vetter hadseregében tábornoki főnök. A világosi fegyverletétel után az ellene is megindult vizsgálatot csak azért zárták le, mert Mihálik időközben szerzett tifuszbetegségét gyógyíthatatlannak ítélték. Felépülése után visszatérhetett a Ferenc-csatorna munkáihoz, s itteni sikerei alapján megnyílt előtte a bécsi műszaki államigazgatás felsőbb régiója. 1853-ban a kereskedelmi minisztérium felügyelőjévé nevezték ki, s három év múlva megkapta a Ferenc József-rend lovagkeresztjét is. Nevéhez fűződik a bezdáni kamarazsilip megépítése is, amely a maga nemében az első betonépítmény volt Magyarországon. A kiegyezés utáni közlekedési minisztériumban miniszteri tanácsosként pályafutásának csúcsára került. **Tisza Lajos** miniszter azonban 1871-ben, 53 éves korában váratlanul nyugdíjaztatta, s attól kezdve – bár **Baross Gábor** később felkínálta neki a vízi ügyek vezetését – távol tartotta magát a hivatali élettől.¹¹

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

A rendelkezésemre álló idő a végéhez közeledik. Néhány mérnöki sorsot érintettem az elmúlt percekben. Hogy ki mindenki keveredett bele a szabadságharc küzdelmeibe, és milyen mértékben – az az illető életkorától is függhetett, de fakadhatott a helyzetből is. Általánosabb értelemben szólva vannak embertípusok, amelyek a forradalmi barikádokon bizonyítják be életük értelmét, míg mások a mindennapos konszolidált viszonyok között tudnak maradandót alkotni. A történelem szerint mindkét típusra szükség van, de míg az első csak a forradalmak rövid időszakaiban válik ki társai közül, addig a másik – talán kevésbé látványos módon, de tartósabban alakítja társadalmi környezetét. Ki kell hangsúlyozni azonban, hogy egyik sem fontosabb a másiknál, s csak a történelem fordulataitól függ, hogy az adott pillanatban melyik számára nyílik cselekvési tér.

Úgy érzem, ebből a szemszögből kell megítélnünk mérnökeink magatartását is a forradalom és szabadságharc valamivel több, mint egy esztendeje alatt.

IRODALOM

1. *Bona Gábor*: Tábornokok és törzstisztek a szabadságharcban 1848–49. Budapest, 1987.
2. *Bona Gábor*: Kossuth Lajos kapitányai. Budapest, 1988.
3. *Dienes Istvánné*: Hieronymi Ottó Ferenc élete (1803–1850). *A Közlekedési Múzeum Évkönyve 1983–1984*. Budapest, 1985.
4. *Hrenkó Pál*: Petzelt József mérnök alezredes. *Geodézia és Kartográfia*, 1979. 6. sz. – Bona: i. m., 1987.
5. *Péché Béla*: Péché József visszaemlékezései a szabadságharcra. 1946-ból származó kézirat, eredetije a *Hadtörténeti Levéltárban*.
6. *Lászlóffy Woldemár*: Péché József és munkájának emlékezete. *Vízügyi Közlemények*, 1979. 1. sz.
7. *Képpessy József* levele 1848-ból, kézirat a Magyar Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum archívumában.
8. *Sárközy Imre*: Régibb vízi mérnökeink életéből vázlatok. Budapest, 1897.
9. *Bona Gábor*: i. m., 1987.
10. *Sárközy Imre*: i. m.
11. *Sárközy Imre*: i. m.